Deutscher Bundestag
1. Wahlperiode
1949

Drucksache Nr. 1814

Der Bundesminister für Wirtschaft
IV A / 16846 / 50

Bonn, den 18. Januar 1951

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: Anfrage Nr. 146 der Abgeordneten Strauß, Funk, Dr. Jaeger und Genossen - Nr. 1687 der Drucksachen - Waggon- und Lokomotivenbau

Die Anfrage bezüglich der Waggonfabrik Rathgeber berührt die gesamte westdeutsche Waggonindustrie und im weiteren Sinne auch die Lokomotivindustrie. Ich nehme zu beiden Gebieten wie folgt Stellung:

I. Waggon-Industrie

Der Verkehrsausschuß hatte im Sommer vorigen Jahres mit abschließender Plenarsitzung vom 13. Juli 1950 die Lage der Waggonindustrie eingehend behandelt. Es wurde seinerzeit beschlossen, an die Deutsche Bundesbahn und südwestdeutschen Eisenbahnen Kredite aus dem Wirtschaftsförderungsprogramm zu Gunsten der Lokomotiv- und Waggonindustrie zur Verfügung zu stellen. Infolge späterer Zurückstellung des Wirtschaftsförderungsprogrammes und mangels anderer zusätzlicher Kreditmöglichkeiten seitens der BdL konnte der Beschluß vom 13. Juli 1950 nicht realisiert werden.

Die Deutsche Bundesbahn hat aus Betriebseinnahmen im 2. Halbjahr 1950 nur geringe Aufträge erteilt. Von 9 500 Mann Gesamtbeschäftigten der Waggonindustrie mußten daher notgedrungen im Sommer 1950 630 Mann entlassen und weiteren 1880 Mann vorsorglich gekündigt werden. Im Dezember hat die Deutsche Bundesbahn als Vorgriff auf das Reparaturprogramm 1951 neue Aufträge erteilt, sodaß von den vorsorglich ausgesprochenen Kündigungen zum 31. Dezember 1950 zunächst Abstand genommen werden konnte. Wenn auch der Anlauf dieser letzten Aufträge durch lange Materiallieferfristen sehr erschwert ist, dürfte die Waggonindustrie nunmehr in der Lage sein, ihre Belegschaft zu halten und die vorliegenden Exportaufträge abzuwickeln.

Druck Peter Meier, Buisdorf-Siegburg
Allein-Vertrieb: Dr. Hans Heger, Andernach, Breite Straße 50
und Wiesbaden, Nietzschestr. 1

Die Waggonfabrik Josef Rathgeber A. G. München war in gleicher Weise wie die sonstigen Waggonbauanstalten der Bundesrepublik von der dargelegten ungünstigen Entwicklung betroffen. Sie wird in angemessenen Grenzen an den neuen Aufträgen beteiligt und damit gleichfalls in die Lage versetzt werden, von weiteren Entlassungen abzusehen. Es darf hierzu noch erwähnt werden, daß nach dem in der Presse veröffentlichten Geschäftsbericht für die Hauptversammlung die Firmenleitung offenbar die Lage des Unternehmens wesentlich zuversichtlicher beurteilt als der Betriebsrat. In dem genannten Bericht, der sich auf das Geschäftsjahr 1949/50 bezieht, ist von Ausweitung der Kapazität gegenüber der Vorkriegszeit, Vollauslastung, Überstundenarbeit und Umsatzsteigerung die Rede. Angesichts dieses Berichtes erscheinen Zweifel berechtigt, ob sich die Belegschaft tatsächlich in der vom Betriebsrat in der Eingabe dargestellten prekären Lage befindet.

Zu Punkt 2 der Fragenstellung wird erwidert, daß es sich hierbei nur um einen Irrtum handeln kann. Seit dem bekannten Großauftrag von 18 000 Güterwagen an das Ausland aus dem Jahr 1947, welcher bis Anfang 1949 abgewickelt wurde, hat die Deutsche Bundesbahn keine weiteren Auslandsaufträge erteilt und beabsichtigt auch nicht, derartige Aufträge zu vergeben. Zur Bewältigung des herbstlichen Spitzenverkehrs wurden lediglich aus Frankreich rund 4 700 und aus Belgien rund 1 700 Güterwagen gemietet, die größtenteils Ende 1950, mit dem Rest bis Mitte Januar an die Eigentumsländer zurückgegeben wurden. Mit Hilfe dieser Mietwagen konnte der Herbstverkehr zufriedenstellend bewältigt werden.

II. Lokomotiv-Industrie

Von der Gesamtbelegschaft der 5 Lokomotivfabriken in Höhe von 8600 Köpfen mußten im Sommer 1950 infolge Unterbeschäftigung 630 Mann entlassen werden. Als Vorgriff auf die geplanten Lokomotivaufträge 1951 hatte die Deutsche Bundesbahn Ende vorigen Jahres 5 Millionen DM zugesagt. Damit wären lediglich die 4 Lokomotivfabriken im Bereich des ehemaligen Vereinigten Wirtschaftsgebietes notdürftig bis 1. April 1951 beschäftigt. Die Firma Jung in der ehemaligen französischen Zone dürfte erst ab Anfang dieses Jahres durch Aufträge der südwestdeutschen Eisenbahnen einigermaßen beschäftigt werden. Gewisse Entlassungen werden bei dieser Firma kaum zu vermeiden sein. Ich bemühe mich, eine gleichmäßige Behandlung aller Lokomotivfirmen bei der Vergebung der Aufträge zu erreichen, jedoch wird sich eine Einschränkung der zur Zeit vorhandenen Kapazität kaum umgehen lassen. Diese wird auch im gewissen Rahmen für vertretbar gehalten. Eine verminderte Kapazität wird auch in der Zukunft ausreichen, den Bedarf der Deutschen Bundesbahn zu decken, während die Industrie sich zwangsläufig darauf einstellen muß, ihre Exportaufträge im Rahmen dieser verminderten Kapazität abzuwickeln.

Dr. Erhard